



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 328]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 14, 2014/कार्तिक 23, 1936

No. 328]

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 14, 2014/KARTIKA 23, 1936

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 नवम्बर, 2014

सं० टीएएमपी/49/2014—जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में स्थापित की जाने वाली उनकी तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना हेतु अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों (एमयूसी) के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए संलग्न आदेश के अनुसार मान दरें निर्धारित करता है ।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी /49/2014—जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

.....

आवेदक

गणपूर्ति

1. श्री टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
2. श्री चन्द्रभान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(29 अक्टूबर, 2014 को पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से जेएनपीटी में स्थापित की जाने वाली उनकी तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है ।

2.1 जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने अपने दिनांक 18 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा जेएनपीटी में स्थापित की जाने वाली उनकी आंकड़ा बैंक परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दायर किया है ।

2.2 जेएनपीटी के प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं :-

- (i) भारत सरकार वैश्विक निर्माण और निवेश गंतव्य के रूप में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकसित कर रही है। इस प्रयोजन के लिए डीएमआईसी परियोजना के विकास के कार्यक्रम प्रबंधन के लिए दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास कार्पोरेशन (डीएमआईसीडीसी) नामक एक विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) का निगमन किया गया है।
- (ii) कार्गो संचालन में शामिल सभी शेयरधारकों के पास अपने प्रचालनों के प्रबंधन के लिए उनकी अपनी सूचना प्रणाली है। ये प्रणालियां चूंकि एक-दूसरे से एकीकृत नहीं हैं अतः ये वास्तविक समय आधार पर सूचना का आदान-प्रदान नहीं करती और यह महसूस किया गया कि कंटेनरों का पत्तन से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ताओं में संचालन पर नजर रखना कठिन है।
- (iii) इस मुद्दे को संबोधित करने के लिए तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) की अवधारणा को एकल खिड़की में विस्तृत वास्तविक समय सूचना प्रदान करने हेतु आपूर्ति श्रृंखला की विभिन्न एजेंसियों के पास उपलब्ध सूचना को एकीकृत करने के लिए विकसित करना है।
- (iv) परियोजना आपूर्ति श्रृंखला में कंटेनर श्रृंखला के नजदीकी वास्तविक समय दृश्यता प्रदान करने के लिए है जिससे कंटेनर तार्किक संचालन सुगम होगा और कंटेनरीकृत कार्गो संचालन की कार्यकुशलता और प्रतियोगात्मक में अत्यंत वृद्धि होगी जिससे अंततः एग्जिम व्यापार बढ़ेगा।
- (v) परियोजना विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) द्वारा की जाएगी जो दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास कार्पोरेशन (डीएमआईसीडीसी) और एनईसी कार्पोरेशन, जापान के बीच 50:50 संयुक्त उद्यम होगा।
- (vi) एलडीबी परियोजना से निम्नलिखित शेयरधारक लाभान्वित होंगे:
 - (क) सरकार
 - (ख) नौभार परेषक/प्रेषिती
 - (ग) नौपरिवहन लाईन
 - (घ) पत्तन टर्मिनल प्रचालक
 - (ङ.) कंटेनर ट्रेन प्रचालक
 - (च) अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
 - (छ) ट्रक प्रचालक
- (vii) एनईसी कार्पोरेशन ने डीएमआईसीडीसी की ओर से एलडीबी सेवा के लिए टैरिफ बनाया है। उनका प्रारंभिक वर्ष 2015-16 माना गया है जिसमें निशानी प्रचालन किया जाएगा और कथित वर्ष में कोई प्रभार लगाने का प्रस्ताव नहीं है। तत्पश्चात, प्रचालन के दूसरे वर्ष अर्थात् 2016-17 में रुपये 125/- प्रति कंटेनर लेने और अगले दो वर्षों में रुपये 10/- प्रति कंटेनर की दर से बढ़ाने का प्रस्ताव है।

2.3 जेएनपीटी ने प्रस्ताव 2005 टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रस्तुत किया है।

3. निर्धारित सलाहकारी प्रक्रिया के अनुरूप, जेएनपीटी के दिनांक 18 सितम्बर, 2014 की एक प्रति डीएमआईसीडीसी, जेएनपीटी में प्राइवेट टर्मिनल प्रचालक अर्थात् नहवा शेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल), गेटवे टर्मिनल (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), नहवा शेवा इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) के साथ-साथ संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोगकर्ता संगठन को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई। डीएमआईसीडीसी और प्रयोक्ताओं में से एक अर्थात् नेशनल एसोसिएशन ऑफ कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएसीएफएस) ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। डीएमआईसीडीसी और एनएसीएफएस ने जेएनपीटी द्वारा एमयूसी लगाने का समर्थन किया है। इन टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि जानकारी के रूप में जेएनपीटी को अग्रेषित किया गया। जेएनपीटी ने मामले के अंतिमकरण तक शेयरधारकों द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

4. इस मामले की एक संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 अक्टूबर, 2014 को हुई। एनईसी टैक्नॉलाजी ने जेएनपीटी की ओर से जेएनपीटी के प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं और प्रयोक्त संगठन निकायों ने प्रस्तुति दी और जेएनपीटी द्वारा एमयूसी लगाने का समर्थन किया।

5.1 जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक प्रस्तुत लागत अनुमानों की 2005 टैरिफ दिशा-निर्देशों में निहित अनुबंधों को ध्यान में रखते हुए जांच की गई। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए प्रस्तुत लागत अनुमान विभिन्न धारणाओं पर आधारित दिखाई देता है। जेएनपीटी ने लागत अनुमान में इसके द्वारा की गई धारणाओं में से अधिकांश के लिए कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा की गई विभिन्न धारणाएं इस पर निर्भर है कि जेएनपीटी प्रस्ताव का इसके न्यासी मंडल ने समर्थन किया है।

5.2 पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत टैरिफ प्रक्षेपणों पर विश्वास किया गया है। 2005 टैरिफ दिशा-निर्देश की धारा 2.5.1 में निहित अनुबंधों के अनुरूप, जेएनपीटी द्वारा अपनाए गए 10% से 50% के विभिन्न वृद्धि घटकों के स्थान पर वित्तीय वर्ष 2014-15 में निर्णित मामलों के संबंध में खर्चों के पूर्वानुमान के प्रयोजन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वृद्धि घटक जो 6% का वृद्धि घटक है, को अपनाकर जेएनपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत को संयमित किया गया है। जेएनपीटी ने हालांकि नियोजित पूंजी पर कोई वसूली नहीं चाही है, कार्यशील पूंजी घटक (एक माह के अनुमानित प्रचालन व्यय पर गणित नगदी शेष को समाविष्ट करके) पर वसूली अनुमत की गई है।

5.3 प्रचालन जांच के प्रारंभिक वर्ष अर्थात् 2015-16 में चूंकि कोई प्रभार लगाना प्रस्तावित नहीं है, यह नकारा नहीं जा सकता कि वर्ष 2015-16 में प्रचालन करने के लिए प्रचालन लागत खर्च की जाएगी और इसीलिए इस अवधि में भी खर्च की प्रचालन लागत की वसूली अनुमत करना उचित होगा। उपरोक्त स्थिति के आधार पर जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक प्रस्तुत लागत अनुमानों को संयमित किया गया है।

5.4 वर्ष 2015-16 से 2018-19 की औसत लागत स्थिति दर्शाती है कि वर्ष 2016-17 में रुपये 135/- प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में रुपये 145/- प्रति कंटेनर का प्रस्तावित उद्ग्रहण लगाने के बाद भी सेवा घाटे में होगी।

5.5 जेएनपीटी का यह प्रस्ताव है कि एमयूसी के उद्ग्रहण से सेवा से संबंधित पूरे घाटे को समाविष्ट नहीं किया जाए। अतः पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर और यह मानते हुए कि प्रयोक्ताओं ने भी एमयूसी के प्रस्तावित उद्ग्रहण का समर्थन किया है, यह प्राधिकरण वर्ष 2016-17 में रुपये 125/- प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में रुपये 135/- प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में रुपये 145/- प्रति कंटेनर के एमयूसी के उद्ग्रहण हेतु जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

6.1 परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहिक विचार-मंथन के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है:

- (i) जेएनपीटी पत्तन टर्मिनलों पर वर्ष 2016-17 में रुपये 125/- प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में रुपये 135/- प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में रुपये 145/- प्रति कंटेनर के अनिवार्य प्रयोक्त प्रभार (एमयूसी) लगाने का जेएनपीटी का प्रस्ताव।
- (ii) जेएनपीटी, एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल की संबंधित मान दरों में निम्नलिखित जोड़ना :-
01 अप्रैल, 2016 से अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के लिए संबंधित टर्मिनल पर संचालित सभी कंटेनरों (पोतांतरण और तटीय के अलावा) रुपये 125/- प्रति कंटेनर की राशि लगाई जाएगी। तत्पश्चात्, इसे वर्ष 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः रुपये 10/- प्रति कंटेनर प्रतिवर्ष बढ़ाया जाएगा।
- (iii) पत्तन से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता के बीच कंटेनरों के संचालन पर नजर रखना और देखना। प्रयोक्ता की प्रयोक्ता प्रभार के भुगतान पर अनुमत किया जाएगा।
- (iv) वर्ष 2015-16 से 2018-19 की अवधि में एमयूसी के उद्ग्रहण द्वारा एलडीबी की सेवा से उपजे वास्तविक अधिशेष/घाटे को 2005 दिशा-निर्देश की धारा 2.13 में निहित अनुबंध के अनुरूप संव्यवहारित नहीं किया जाएगा परंतु अगले टैरिफ चक्र में अग्रेनीत किया जाएगा।
- (v) एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल द्वारा एमयूसी के उद्ग्रहण के रूप में उनके द्वारा संग्रहित राजस्व पर जेएनपीटी को कोई स्वत्व-शुल्क/राजस्व अंश देय नहीं होगा।

6.2 अनुमोदित दरों की वैधता, जब तक विशिष्ट रूप से प्राधिकरण द्वारा बढ़ाई नहीं जाती, 31 मार्च 2019 को स्वतः समाप्त हो जाएगी।

7. 2005 दिशा-निर्देश की धारा 3.2.7 अन्य बातों के साथ-साथ अनुबंधित करती है कि यह प्राधिकरण सकारण आदेश पारित करेगा। किंतु, सरकार द्वारा व्यक्त अत्यावश्यकता को ध्यान में रखते हुए यह प्राधिकरण विस्तृत सकारण आदेश की अधिसूचना की प्रतीक्षा किए बिना पहले मान दरों को अधिसूचित करने के लिए प्रवृत्त है। अतः यह प्राधिकरण विस्तृत सकारण आदेश अलग से अधिसूचित करेगा और जेएनपीटी तथा संगत प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठन और बीओटी प्रचालकों को उचित समय में संप्रेषित करेगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2014]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd November, 2014

No. TAMP/49/2014-JNPT. —In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts

Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the Scale of Rates disposing of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for their Logistic Data Bank Project to be set up at JNPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/49/2014-JNPT****Jawaharlal Nehru Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM**

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 29th day of October, 2014)

This case relates to the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for their logistic Data Bank Project to be set up at JNPT.

2.1. The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide its letter dated 18 September, 2014 has filed a proposal for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for their logistic Data Bank Project to be set up at JNPT.

2.2. The salient features of the JNPT proposal are as follows:

- (i) The Government of India is developing the Delhi-Mumbai Industrial Corridor as a global manufacturing and investment destination. For this purpose, a Special Purpose Vehicle (SPV) named the Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) has been incorporated for program managing the development of the DMIC project.
- (ii) All the stakeholders involved in the cargo movement have their own standalone information System to manage their operations. Since these systems are not integrated with each other, they do not exchange information on real time basis, and it is felt difficult to keep a track on the movement of containers across the ports to the ICDs and the end users.
- (iii) To address this issue, the concept of Logistics Data Bank (LDB) has been developed to integrate the information available with various agencies across the supply chain to provide detailed real time information within a single window.
- (iv) The project is to provide the near real time visibility of the container movement across the supply chain, thereby streamlining the container logistic movement and tremendously increase the efficiency and competitiveness of the containerised cargo movement, which will ultimately boost the EXIM trade.
- (v) The project will be taken up by a Special Purpose Vehicle (SPV) that will be 50:50 joint venture between Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) and NEC Corporation, Japan.
- (vi) The following stakeholders will be benefited out of the LDB Project:
 - (a) Government
 - (b) Shippers / Consignee
 - (c) Shipping Line
 - (d) Port Terminal Operator
 - (e) Container Train Operator
 - (f) Inland Container Depot
 - (g) Truck Operator
- (vii) NEC Corporation on behalf of DMICDC, have formulated tariff for LDB service. Their initial operational year has been considered as 2015-16, wherein trial operations would be carried out and no charges are proposed to be levied during the said year. Thereafter, it has been proposed to charge

₹ 125/- per container in the second year of operation, i.e. 2016-17 and increase the rate by ₹10/- per container in the next two years.

2.3. The proposal has been submitted by JNPT under 2005 tariff guidelines.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal dated 18 September, 2014 was forwarded to the DMICDC, private terminal operators at JNPT viz., Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL), Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL) as well as to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The DMICDC as well as one of user viz., National Association of Container Freight Stations (NACFS) have furnished their comments. The DMICDC as well as the NACFS have endorsed the levy of MUC by JNPT. These comments were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has not furnished its comments on the points made by the stakeholders till the finalization of the case.

4. A joint hearing in this case was held on 20 October, 2014 at the Office of this Authority. The NEC Technologies, on behalf of JNPT, made a brief power point presentation of JNPT proposal. At the joint hearing, the users and user organisation bodies have made submissions and have endorsed the levy of MUC by JNPT.

5.1. The cost estimations furnished by the JNPT for the years 2015-16 to 2018-19 have been scrutinized, keeping in view the stipulations contained in the 2005 tariff guidelines. The cost estimations furnished by the JNPT for the years 2015-16 to 2018-19 are seen to be based on various assumptions. No basis has been furnished by the JNPT for majority of the assumptions made by it in the estimation of cost. The various assumptions made by the JNPT are relied upon, given that the JNPT proposal has been endorsed by its Board of Trustees.

5.2. The traffic projections as furnished by the port have been relied upon. In line with the stipulation contained in Clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, the operating costs estimated by the JNPT have been moderated by adopting an escalation factor of 6%, being the escalation factor adopted by this Authority for the purpose of projection of expenses in respect of the cases to be decided during the financial year 2014-15, instead of the various escalation factors ranging from 10% to 50% adopted by the JNPT. Though no Return on Capital Employed has been sought by the JNPT, Return on the Working Capital component (comprising of cash balance calculated at one month estimated operating expenses) has been allowed.

5.3. Though no charges are proposed to be levied in the initial year of trial operation i.e. 2015-16, it cannot be denied that operating costs would be incurred to carry out the operations in the year 2015-16 and therefore it may be appropriate to allow recovery of the operating costs incurred during this period also. Based on the above position, the cost estimations furnished by the JNPT for the years 2015-16 to 2018-19 have been moderated.

5.4. The moderated average cost position for the years 2015-16 to 2018-19 shows that the service would be in deficit, even after the proposed levy of ₹ 125/- per container is levied in the year 2016-17, ₹ 135/- per container is levied in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container is levied in the year 2018-19.

5.5. It is the proposal of the JNPT to not cover the entire deficit pertaining to the service from the levy of the MUC. Therefore, based on the proposal of the port and given that the users have also endorsed the proposed levy of MUC, this Authority is inclined to approve the proposal of the JNPT for levy of MUC of ₹ 125/- per container in the year 2016-17, ₹ 135/- per container in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container in the year 2018-19.

6.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The proposal of the JNPT to levy the Mandatory User Charge (MUC) of ₹ 125/- per container in the year 2016-17, ₹ 135/- per container in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container in the year 2018-19 at the JNPT Port Terminals
- (ii). Insertion of the following in the respective Scale of Rates of JNPT, NSICTPL and GTIPL:
 “An amount of ₹125/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the respective terminal towards Mandatory User Charge (MUC) with effect from 01 April 2016. Thereafter, it will be increased by ₹10/- per container per annum during the years 2017-18 and 2018-19 respectively.”
- (iii). Tracking and viewing the movement of containers across the ports to the ICDs and end users would be provided to the users against the payment of user charges.

- (iv). The actual surplus/ deficit arising out of the service of LDB by levy of MUC during the period from 2015-16 to 2018-19 will not be dealt in line with the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 guidelines, but will be carried over to the next tariff cycle.
- (v). No royalty/ revenue share is payable by the NSICTPL and GTIPL to JNPT, on the revenue collected by them by way of levy of MUC.

6.2. The validity of the approved rate will automatically expire on 31 March 2019, unless specifically extended by the Authority.

7. Clause 3.2.7 of the 2005 guidelines, *inter alia*, stipulates that this Authority will pass speaking orders. However, in view of the urgency expressed by the Government, this Authority is inclined to notify the Scale of Rates first, without waiting for notification of the detailed speaking Order. Therefore, this Authority notifies the Scale of Rates immediately. The detailed speaking Order will be notified by this Authority separately and communicated to the JNPT and the relevant users/ user organisations and BOT operators in due course of time

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.III/4/Exty./143/2014]